

论奥迪Q6L e-tron与E5 Sportback，原味的一定更好吗？

来源：谢庭侑 发布时间：2025-11-13 18:59:17

今年下半年以来奥迪确实迎来了一波新车潮，除了前不久聊过的南北奥迪A5L这两款油车之外，在电动车方面，南北奥迪也都带来了全新产品，一汽奥迪有Q6L e-tron（以下简称Q6Le），上汽奥迪有E5 Sportback（以下简称E5）。从命名你就已经能看出来，这是两款完全不一样的车，更重要的是，它们更是以两种完全不同的方式造出来的车。

从今年开始，市场上涌现了一大批运用了中国智慧打造的外资品牌车型，比如广汽丰田的bZ3X、日产N7、马自达EZ-60等，这似乎已经成为了外资品牌想要在中国新能源车市场生存下去的必经之路。

那么，传统豪华品牌呢？上汽奥迪E5也是采用这种方式打造的一款车型，沃尔沃XC70也是，看来这同样是传统豪华品牌的一种可行的选择。XC70我也试了，晚些时候再说，我们今天先聊奥迪这边的两款电车。



奥迪四环，是闪耀于车头的标志

也是深植于血脉的严苛标准

纵使电动时代，不妥协的基因也未被改写

四环相扣，才是奥迪



“德味”

“德味”是大家聊起德系车的时候，最爱挂在嘴边的一个词之一，说实话，我挺不喜欢聊“德味”的，因为它是个很模糊很虚无缥缈的概念，毕竟德系车也有好几个品牌，保时捷、宝马、奔驰、奥迪、大众，甚至还有年轻朋友可能都不认识的欧宝，他们每个品牌的车型都有不同的调性，哪怕是档次差不多的BBA，产品上也是完全不一样的风格，很难从他们身上概括出一些共同点，然后把它称之为“德味”。

但当我接触到这辆奥迪Q6Le，我好像又嗅到了从它身上释放出来的“德味”。当我打开车门，它释放了一点，当我坐上它的座椅，它释放了一点，当我关上车门的一瞬间，它释放了一点。当我握上方向盘，它又释放了一点。

我好像悟了，“德味”它就蕴藏在一些不起眼却时刻存在着的，阻尼重且段落感清晰的门铰、支撑性到位的座椅、沉闷却铿锵的关门声，还有握持手感非常贴合双手的方向盘，

前提是你得采用正确的握姿。这些确实是绝大部分德系车都有的小特质，哪怕是以豪华、舒适著称的奔驰，也有这些。



所以如果你真的极度崇尚“德味”汽车，当你要买一辆电动车，但预算还够不着保时捷Taycan的话，你可以来看看这辆Q6Le。它是基于大众集团全新的高端纯电平台PPE打造的车型，同平台还有另一款明星车型叫做保时捷Macan，纯电的那种。因此Q6Le跟原先国内已有的那款上汽奥迪Q6其实也是完全不同的东西，这一点大家需要注意区分。



只是我觉得Q6Le身上也有一些不那么“德味”或者不那么奥迪的地方，就比如这套新的内饰，我上次在A5L的内容里也提到过，这些屏幕以及屏幕所在的面板，它们之间好像没什

么默契，各有各的角度和形状，给人一种过于随意的感觉，既不“德”，也谈不上高级。

甚至车机的交互逻辑，也不像之前的奥迪那么清晰好上手，这个问题不只是存在于奥迪，宝马、奔驰，乃至大众的新车机也是类似，你们这些德国佬这几年在干啥呢？

那么，动态体验方面，总该是这种原生德系车的强项了吧？确实，如果你是个开过不少车，对车有一定感知的老司机，应该能感受到Q6Le开起来跟很多国产电车是不一样的。

它采用的也是FSD可变阻尼减振器，之所以要说“也”，因为这东西目前比较常见于国内相对入门的新能源车型上，比如我的乐道L60，还有零跑的一些车型等。这是一种被动式的可变阻尼减振器，它会根据路面情况去调整阻尼力度，但你不能直接调节它的软硬，它只有原厂预设的参数，也不能软件OTA。

反正Q6Le调得比我的2025款乐道L60好不少，没那么多莫名其妙的俯仰，只不过它在面对减速带的时候，传至人体的冲击也还是比较明显的，尤其是相对密集连续减速带，坐着并不太舒适。但是这种比较紧绷的设定会让它在高快速路上更加稳定，比如说飞坡，它就比较擅长，如果你在高速上要开得比较快，你也会觉得这车的稳定性比很多国产电车的都要好，只是它操控起来基本上还是奥迪传统的那种相对无感的设定。

不过说到跑高速，目前Q6Le仅提供单电机的版本，功率也只有205kW，虽然零百加速6.3秒的表现还可以，但上了高速你要超车甚至要超速的话，就没那么从容了。据说双电机的版本会在年底上市，会有405kW。

只是……Q6Le单电机版指导价已经来到了36.98万元，双电机可能会直奔40，虽然现在像奥迪这样的传统大厂也搞什么“限时尊享价”的文字游戏，但尊享下来也得要34.88万起，还真是有点尊享啊。

而带有华为ADS辅助驾驶系统的版本就更贵了，我也试了一下华为ADS在传统品牌身上会是什么样的表现，它完全没有了原本的那种激进，并线、路口转向的处理反倒是谨慎得有点呆了，大概是奥迪方面出于安全考虑对ADS进行了一些改变，并且这套ADS的版本也不是最新的（挺旧的）。

有趣的是，你需要通过一种非常传统的方式来开启这套辅助驾驶，也就是方向盘8点钟位置后方的小拨杆，没错，这就是原本奥迪用来开启巡航控制的拨杆，用它来打开华为智驾，割裂感很强烈。考虑到这套辅助驾驶在这台车上表现一般般，它大概也不会是你想买这车的理由。

再加上，Q6Le虽然有个L，但空间比起同价位的很多中国新能源车，还真是没啥优势，所以它的吸引力、竞争力，不能说没有，但真的非常有限。

您已进入新路线，新路线约节省……

在差不多的时间节点，上汽奥迪E5也正式来到了市场。上汽奥迪肯定不愿意这么说，但

事实上它确实就是基于智己的技术平台来打造的一款电动车，我觉得这也没什么好遮遮掩掩的，毕竟从理性的角度看，这是能解决问题的方法。

先看看E5用了哪些智己的东西，它跟智己L6的轴距是一样的，我也看了一条拆解视频，它们的底盘结构高度一致，所以你这辆“5”等级的奥迪身上竟然能见到后轮转向甚至还有空气悬架，简直是把等级森严的德国佬不放眼里；智驾方案也是跟智己一样的，由Momenta提供，这跟奥迪“大部队”采用的华为智驾也有所出入。

不过，奥迪怎么说也是奥迪，虽然是智己的底子，但像空气悬架就用了德国大陆的零件，CDC减振器也用了ZF采埃孚的，只是这两件东西你得买顶配才标配，中间两款配置的版本可以选装。而且你知道德国佬特别擅长精准刀法，所以在E5身上，你可以看到……

一个车系，三种电池，四个版本，六款电机。

是的，E5这一个车系，配备了三种电池，分别是76度的磷酸铁锂、83度的三元锂和100度的三元锂。四个版本中有两个单电机版、两个双电机版，它们当中每一款电机都是不一样的，所以有六款电机。如此这般，四个版本的零百加速能力各不相同，四个版本的续航里程也各不相同，甚至每个续航数字都没有取整，这真是很德很严谨了。

正因如此，这款字母奥迪真要买的话还是有点复杂的，这是它作为一款流淌着中国血液的德系电车，却并不太像中国电车的其中一个地方。它也不像那些很努力的中国新势力，门店能提供各种版本的试驾车，反正我问了一圈，试驾车都是只有顶配，所以我也不清楚中低配不带空悬的表现跟顶配相比会是如何。

就顶配而言，AUDI E5的驾驶感受挺好的，调到最运动的模式，底盘传递路面信息挺直接的，但也很干净，调到舒适模式，柔和却不会乱晃，是个有功底的底盘。至于转向，我还是没法用“指哪打哪”来形容，只能说它的转向响应，比起奥迪新一代“正规军”会稍微紧致一点。

总体而言，E5开起来并不太像传统奥迪，但又跟智己不太一样，当然，智己的底子挺好的，智己的车开起来也挺不错的，E5在我个人的角度来看，比智己好，也比传统奥迪好。只是……把它放在同价位的电车里，它又未必是最好的，有点遗憾。

另外，它的静音性也一般般，所以如果你是典型中国消费者，试完这车，可能会跟你预想中不太一样。

E5的外观内饰我不想展开讲了，简单地说，这个外观挺有特点，喜欢的人会觉得很来电，但像我这种呼应不上的，终究会觉得怪异，主要是我拍来拍去都找不到一个很好看的角度。

而内饰方面，它有自己的思考，但也挺不奥迪的。所谓“智慧岛”的交互逻辑需要一定的学习成本，同时还比较容易误触，大家感兴趣的话可以去门店找个实车感受一下。

再聊聊他们在宣发环节非常强调的一个话术——“电动RS 6”。唔……我觉得这未免有点生硬，E5和RS 6之间几乎就不存在什么关联性，有点硬蹭的感觉。而且我觉得这样真的不好，哪天真正的电动RS 6面世了，无论尴尬的是谁，奥迪都是吃亏的。

另外，E5和RS 6虽然都属于是旅行车，但在命名上，一个是Sportback，一个是Avant，不用说，这一定又是德国佬在从中作梗，他们不想把Avant这么高雅的后缀放给这么一款红杏出墙的车。明年上汽奥迪将会推出基于新一代汽油版A6平台衍生而来的A7L Sportback，它会是一款旅行车，是的，你没看错，又是一款以Sportback为后缀的旅行车，但它却并不是A6 Avant。

但无论怎么说，AUDI E5 Sportback，如果你真的喜欢，其实是个不错的选择。

南辕北辙

今天这篇内容显然不是两款车的对比，毕竟它们之间没有可比性，我只是探讨一下这两款差不多时间上市，技术路线却采用完全不同的电动奥迪。

血统纯正的Q6L e-tron，基于大众集团最新的高端电动平台打造，如果换作是十年前，大家都还很喜欢德系车的年代，这样一款产品，哪怕是这样的定价，应该也还是吃香的。但时代变了，“我们”有了一群更懂“我们”的本土新兴势力，纯正的德味电车对“我们”已经没什么吸引力了。

而E5 Sportback，正是依托着“我们”的基础，再或多或少地融入一些德味而来，它的体验挺好，也有创新的设计，如果你不觉得它奇怪，你大可以买它。

只不过，这车没挂奥迪的四环车标，而是用了一个新的“AUDI” logo，我们有时候也称呼它为“字母奥迪”，而这也使得大家在一些垂直平台上检索的时候可能会出现一点困惑，因为它跟其他的“四环奥迪”并不在一起，属于是另一个品牌。

也不是我要挑拨离间，在E5上市前进行各种预热宣传的阶段，由一汽奥迪负责运营的“奥迪”官方公众号发了一篇这样的推送：

随后这篇推送就被删了，这里面发和删的原因我们就不揣摩不推测了，反正堂堂奥迪搞这些瓜出来让大家吃，我是觉得不太体面。

或许是E5的定价让Q6Le显得曲高和寡，但退一万步讲，即便E5不存在，Q6Le的价位放在中国市场来，也还是很贵的。而E5这边，其实也有个小插曲，它最终正式上市的价格跟预售价是一模一样的，一分钱都没降，只是现在大家都习惯了正式售价要比预售价低一点点，甚至有时候低一大截，所以E5发布价格的时候，现场甚至出现了一些嘘声。

但我认为E5这个价格本身，算是OK的，不算贵，毕竟你不能指望这么一辆奥迪能跟同级的中国电车卖到一样的价格，尽管它身上没有奥迪的四环logo。而它可能也就尴尬在这里了，既没有四环logo，价格又不像中国电车那么卷。

当然，我说的不算，到时候看销量吧。

HTML版本：[论奥迪Q6L e-tron与E5 Sportback，原味的一定更好吗？](#)